மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: தற்போது எந்தவிதமான கால தாமதமும் ஏற்பட்டிருப்பதாக என்னுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப் படவில்லை. எங்காவது தாமதம் ஏற்படுகிறது என்று அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தால் அதில் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். இப்போது இருக்கிற அதிகாரிகளே போதுமானது என்று கருதுகிறேன்.

திரு. எஸ். முருகையன்: தலைவரவர்களே, தண்டராம்பட்டு, தானிப் பாடி, வாணுபுரம் இவைகள் எல்லாம் செங்கம் வட்டத்தைச் சேர்ந்த கிராமங்கள். இவைகளைத் திருவண்ணுமலை வட்டத்துடன் சேர்க்கப்போவ தாக அமைச்சரவர்கள் சொன்னூர்கள். திருவண்ணுமலையில் உள்ளவர் களுக்கே மனுச் செய்தும் பணம் கிடைக்க வசதி இல்லாமல் இருக்கிறது. அப்படி இருக்கும்போது இந்தக் கிராமங்களையும் கொண்டுவந்து சேர்த்தால் அங்குள்ளவர்களுக்கு மேலும் கஷ்டமாக இருக்கும்; இங்கிருந்து வருகிற வர்களுக்கும் கஷ்டமாக இருக்கும். ஆகவே, இந்த மூன்று கிராமங்களையும் ஒன்று சேர்த்து ஒரு தனிக் கூட்டுறவு சங்கத்தை ஆரம்பித்து, பணம் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: இப்போது தண்டராம்பட்டு கிராமத்தை மட்டும் திருவண்ணுமலை வட்டத்துடன் சேர்ப்பதாகச் சொல்லி யிருக்கிறேன். கிராம வீடு கட்டும் சங்கங்களைப் பொறுத்த வரையில் 10,000 ரூபாய் கடன் கொடுக்கிறோம். தண்டராம்பட்டு ஒரு நகரமாகக் கருதப்படுகிறது. ஆகவே, அது திருவண்ணுமலை வட்டத்துடன் சேர்க்கப் பட்டால், 25,000 ரூபாய் கடன் கொடுக்க வசதி ஏற்படும். எத்தனைபேர் மனுச் செய்தாலும் அவர்களுக்குப் பணம் கொடுக்கிற அளவுக்குக் கடன் வசதிகள் செய்யப்படும்.

### *Loans advanced to Pallavan Transport Corporation*

*702 *Q.*—Thiru N. K. PALANISAMY : Will the Hon. the Minister for Transport be pleased to state—

(*a*) whether it is a fact that the Government had decided to waive the interest on loans granted to the Pallavan Transport Corporation ; and

(*b*) if so, the reasons therefor ?

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் :

(அ) ஆம்.

(இ) பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் கேட்டுக்கொண்டதன்மேல, அக்கழகத்திற்கு தற்போது ஏற்பட்டுள்ள நிதி நெருக்கடியைச் சமாளிக்க உதவியாக, 1–1–1972 முதல் 31–3–1974 வரையில் இக்கழகம் செலுத்த வேண்டியுள்ள ரூ. 35·37 லட்சம் வட்டித் தொகையை அரசு தள்ளுபடி செய்தது.

1974 மார்ச் 30]

திரு என். கே. பழனிசாமி : சார், இந்த வட்டித் தொகையைத் தள்ளுபடி செய்துதான் லாபம் காட்டப்படுகிறதா ? இதேமாதிரி மற்ற டிரான்ஸ்போர்ட்டுகளுக்கும் செய்யப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இதனால் சர்க்காருக்கு இழப்பு ஏற்பட்டுவிடும் என்று கருதத் தேவையில்லை. மற்ற போக்கு வரத்துக் கழகங்களுக்கு நாம் கொடுத்த கடனுக்கு வட்டி விகிதத்தை அதிகமாக்கியிருக்கிறோம். பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகத்திற்கு வட்டித் தொகையை தள்ளுபடி செய்திருக் கிறோம். எப்படிச் செய்தாலும் அரசைப் பொறுத்த வரையில் லாபம் தான்.

திரு எ. எம். இராஜா : தலைவரவர்களே, இப்போது சென்னை மாநகரத்தில் உள்ள போக்கு வரத்தில்–பஸ்களிலே மக்கள் கூட்டம் அதிக மாகி பெரும் நெருக்கடி ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதைத் தவிர்க்க, அதிக பஸ்கள் விட, நம்முடைய அரசு மத்திய அரசிடம் நிதி உதவி கோரி இருக்கிறதா ? அவர்கள் கொடுத்திருக்கிறார்களா ? எவ்வளவு கொடுத் திருக்கிறார்கள் ? எத்தனை ஆண்டு கடனில் கொடுத்திருக்கிறார்கள் ?

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, சென்னை மாநகர பஸ் போக்கு வரத்தைப் பொறுத்த வரையில் நஷ்டத்தில் நடை பெறுகிறது என்பது உண்மை. 1971-ம் ஆண்டு இந்திய பிரதம அமைச்சர் அவர்கள் மாநகர பஸ்கள் விட எந்த வகையிலே உதவிகள் செய்யலாம் என்று பரிசீலிக்கும்படி திட்டக் கமிஷனிடம் சொன்னார்கள். மாநகரப் பேருந்துகளுக்கு வட்டியில்லாக் கடன் கொடுப்பது, டீசல், இதர துணைப் பொருட்களுக்கு எக்சைஸ் வரி விலக்களிப்பது இவைகள் மூலம் மாநகர பேருந்துகளுக்கு உதவி செய்ய வேண்டுமென்று திட்டக் கமிஷன் ஸ்டடி குரூப்–ஆய்வுக் குழு பரிந்துரை செய்தது. அந்த அடிப்படையிலே நாம் உதவி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டோம். இன்னும் பதில் வர வில்லை.

இரண்டாவதாக, டீசலுக்கு மற்ற பெட்ரோலியம் பொருட்களுக்கும் எக்சைஸ் வரியை உயர்த்தினார்கள். அதனால் மாநகரப் பேருந்துகளுக்கு நெருக்கடி ஏற்பட்டது. ஆகவே, அதன் மூலம் வருகின்ற கூடுதல் வரு மானத்தில் மாநகரப் பேருந்துகளுக்கு உதவி அளிக்க வேண்டுமென்று போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் வற்புறுத்தப்பட்டது. அதன் அடிப்படையிலே மத்திய அரசுக்கு கடிதம் எழுதினோம். இன்னும் பதில் இல்லை.

இப்போது கிரடிட் ஸ்க்வீஸ் ஏற்பட்டுவிட்டதால் வங்கிகளிடமிருந்து கடன் பெற முடியவில்லை. அவர்களைக் கேட்டால் ரிசர்வ் பாங்க் கிரடிட் ஸ்க்வீஸ் செய்துவிட்டது என்று சொல்கிறார்கள். அதனால் பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகத்திற்குக் கடன் கிடைக்க முடியாத நிலை வந்திருக்கிறது. அதன் பிறகு மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் மத்திய அரசுக்கு அதை

பற்றிக் கடிதம் எழுதி இருக்கிருர்கள். இன்னும் பதில் வரவில்லே. இந்த மூன்றின் அடிப்படையிலே போக்குவரத்திற்குப் போதுமான நிதி உதவி கிடைக்கவில்லே. ஆனல், கொஞ்ச நாட்களுக்கு முன்னல் மத்திய அரசின் நிதி இலாகா ஒரு தகவலே வெளியிட்டிருக்கிருர்கள்.

**In an informal chat with correspondents here the Finance Minister Mr. Y. B. Chavan said that Rs. 1 crore had been sanctioned for Calcutta, while in the Capital, viz. Delhi, plans were being made to put more buses on roads. He could not fix any target out of road collections from petrol for this purpose.**

என்று அவர்கள் சொல்லியிருக்கிருர்கள். கல்கத்தாவுக்கு ஒரு கோடி கொடுக்க இருப்பதாகவும் டெல்லிக்கு அதிக பஸ்கள் வாங்க உதவி செய்ய இருப்பதாகவும் நிதி அமைச்சர் அவர்கள் கருத்து வெளி யிட்டிருக்கிருர்கள். சென்னேயைப் பொறுத்தவரையில் எந்தவிதமான தகவலும் இல்லே.

மத்திய அரசின் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் ஆலோசனேக் குழு உறுப்பினர்கள் கூட்டத்தில் ஒரு கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிருர்கள்.

**Giving reasons for loss that is being incurred by Delhi Transport Corporation, Mr. Tripathi said that during the past few months as many as 249 new buses had been received.**

**Another 68 buses were expected by the end of current month and 90 more during the next month or two.**

ஆகவே 407 பஸ்களே அவர்கள் புதியதாகப் போடுகிருர்கள்.

**A provision of Rs. 10·33 crores had been made for financial help to the Corporation during 1974–75.**

டெல்லிக்கு 10·33 கோடி ரூபாய் நிதி உதவி அளிக்கிருர்கள். கல்கத்தாவுக்கு 1 கோடி என்று பத்திரிகைச் செய்தியில் இருந்து தெரி கிறது. சென்னேயைப் பற்றி எந்த விதமான தகவலும் இல்லே.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே: அமைச்சர் அவர்கள் நீண்ட விளக்கத்தைக் கொடுத்தார்கள். இப்போது போக்குவரத்துத் துணே மானியக் கோரிக்கை யில் 3 கோடி ஒதுக்கியிருக்கிருேம். இந்தத் தொகைக்குப் போக்குவரத்து இலாக்கா இன்டரஸ்ட் கொடுக்கிறதா? இன்டரஸ்ட் ப்ரீயா? மத்திய அரசிடம் கேட்டிருக்கிற பண உதவிக்கு இன்டரஸ்ட் கொடுக்க ஒத்துக் கொண்டிருக்கிருர்களா? அல்லது அவர்களும் இன்ஸ்ட்ரஸ்ட் ப்ரீயாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்கப்பட்டிருக்கிறதா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கேள்வியை முடியுங்கள்.

1974 மார்ச் 30 ]

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : அமைச்சர் அவர்கள் நீண்ட விளக்கம் கொடுத்தார்கள். நான் என் கேள்வியை முடித்து விடுகிறேன். பஸ்கள் அடிக்கடி கெட்டுப்போவதற்கு என்ன காரணம் ? மத்திய சர்க்கார் இன்றைக்குப் பணம் கொடுப்பதாக இருந்தால், இன்டரஸ்ட் ப்ரீயாகக் கொடுக்க இருக்கிறார்களா என்கிற விளக்கத்தைச் சொல்ல வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : முதலில் அதைத்தான் நான் விளக்கமாகக் குறிப்பிட்டேன். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு எந்த உதவி செய்யவும் மத்திய சர்க்கார் கருதவில்லை. மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் போல இல்லாமல் சென்னை மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காவது உதவ செய்யவேண்டுமென்ற கருத்தினை வற்புறுத்தி வருகிறோம். மாநகரப் பேருந்துகளில் அதிகமாக பஸ்களைப் போட வேண்டும். முதலீடு அதிகமாகத் தேவைப்படுகிறது. மேலும் நகரப் பேருந்துகள் நட்டத்திலேயே ஓடுகின்றன. அதனால் எந்த வங்கியும் கடன் கொடுக்க முன்வருவதில்லை. ஆகவே, திட்ட கமிஷனின் பரிந்துரைகளின் மேல் நகர பேருந்துக் கழகத்திற்கு வட்டியில்லாமல் நாம் கடன் கொடுக்கிறோம் என்றால் மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அதிக வட்டிக்குக் கொடுத்திருக்கிறோம்.

திரு. எம். தேவராசன் : சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் மட்டும் லாபத்தில் நடைபெறுகிறது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் நட்டத்தில் நடைபெறுகிறது என்றால், அதற்குக் காரணம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : அது நீலகிரி, இது சென்னை.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : தலைவர் அவர்களே, சென்னையில் நடைபெறுகிற போக்குவரத்துக் கழகத்தினால் நெருக்கடியைத் தீர்க்க போதுமான சேசிஸ் கிடைக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். போக்குவரத்து நெருக்கடியைத் தீர்க்க வெளி தேசங்களில் இருப்பது போல லாரி பஸ்களை விட அரசாங்கம் ஆலோசிக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : சேசிஸ் கிடைக்கவில்லை என்று சொல்லவில்லை. நிதி உதவி கிடைக்கவில்லை என்று சொன்னேன். டெல்லிக்குப் 10 கோடி ரூபாய் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நமக்கு 5 கோடி கொடுக்கக்கூடாதா என்பது தான் கேள்வி.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : வட்டி இல்லாக் கடன், இன்ஷுரன்ஸ் கட்டுவது கிடையாது, இவ்வளவும் இருந்து 40 இலட்சம் ரூபாய் நாலாயிரம் பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு தருகிறோம் என்று சொல்கிறார்களே, ஏன் ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : நஷ்டத்தை ஈடு செய்ய 40 லட்சம் தருகிறோம். டெல்லிக்கு 10·33 கோடி மத்திய அரசாங்கம் தருகிறது என்றால், அங்கே எவ்வளவு பெரிய நட்டம் என்பதை உணர்ந்து கொள்ளவேண்டும்.

திரு. நா. வீராசாமி: இந்திய ஒருமைப்பாடு, ஒற்றுமையைப் பற்றிப் பேசுகின்ற மத்திய சர்க்கார் டெல்லிக்குப் 10 கோடியைக் கொடுத்து, கல்கத்தாவுக்கு 1 கோடியைக் கொடுத்துவிட்டு, தமிழ்நாட்டு அரசாங்கம் எழுதிய கடிதத்திற்குக் கூட பதில் எழுதவில்லையே, அமைச்சர் அவர்கள் 5 கோடி கொடுத்தால் போதும் என்கிறார்கள். இந்த உணர்வுகளை மத்திய அரசுக்கு வற்புறுத்தி, நமக்குச் சேரவேண்டிய பங்கினைப் பெற நமது சர்க்கார் முயற்சிக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: அந்தக் கோடிகள் எல்லாம் நமக்குக் கிடைக்காததற்குக் காரணம் நாம் ஒரு கோடியில் இருப்பது தான்.

*Transport Development Council*

*703 *Q*.—THIRU R. R. MUNUSWAMY: Will the Hon. the Minister for Transport be pleased to state—

(*a*) whether there are proposals under the consideration of the Government to set up a Transport Development Council for the State; and

(*b*) if so, the details thereof.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: (அ) & (இ) 31-1-1974-ல் இருந்து 2 ஆண்டுக் காலத்திற்குச் செயல்படத் தமிழகப் போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் ஒன்றை அமைக்க அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. இம்மன்றத்தில் அலுவல் சார்புள்ள, சார்பற்ற உறுப்பினர்கள் 19 பேர் இருப்பார்கள். சாலைப் போக்குவரத்துக் கொள்கை பற்றிய முக்கியமான விஷயங்களில் அரசுக்கு ஆலோசனை சொல்வது இம்மன்றத்தின் வேலையாகும். 6 மாதங்களுக்கு ஒரு முறை இம்மன்றம் கூடும்.

இம்மன்றத்தின் கீழ், நிலைக் குழுக்கள் நான்கு இருக்கும். இக்குழுக்கள், அவற்றின் பரிந்துரைகளை மன்றம் தக்கவாறு ஆராய்வதற்கு வசதியாக, மன்றம் கூடுவதற்கு ஒரு மாதத்திற்கு முன் சென்னையில் கூடும்.

திருமதி த். ந. அனந்தநாயகி: இப்படி எல்லாவற்றுக்கும் ஆய்வுக் குழு போடுகிறார்கள். ஆய்வுக் குழுவின் பரிந்துரைகளை இலாக்காக்கள் அமல்படுத்துவது கிடையாது. ஆய்வுக் குழுவின் பரிந்துரைகளை அமல் படுத்தாதபோது இவைகளைப் போடுவதன் மூலம் நேரம்தான் வீணாகும் என்பது அரசுக்குத் தெரியுமா ?

(பதி[redacted]).